

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION
GENERAL DE
COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
CUARTO PERIODO

COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS
PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 2138 DE 1993

COPIA DEL ORIGINAL
SIN CORREGIR

JUNIO DE 1993

P L U N A

Asociación de Pilotos de Línea Aerea

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA
COMISION DEL DIA 2 DE JUNIO DE 1993

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Walter Belvisi -ad hoc-.

Asisten : Señores Senadores Carlos Bouzas, Wilson Elso Goñi y Dante Irurtia

Invitados especiales : Por la Asociación de Pilotos de Línea Aérea, los señores Edmundo Sorrenti, Presidente; Mario Suárez, Secretario; Néstor Arrigbni y José Villanueva

lt.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 11 y 47 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a los representantes de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas, que nos han solicitado una audiencia. El año pasado ya tuvimos oportunidad de recibirlos. En consecuencia, escucharemos su exposición y luego haremos algunas preguntas y realizaremos un intercambio de ideas.

SEÑOR SORRENTI.- En primera instancia, entregaremos a los señores senadores un memorándum a fin de informarles los puntos que queremos discutir.

El año pasado concurrimos a esta Comisión del Senado para plantear un problema que nos aqueja como pilotos de PLUNA. En la anterior oportunidad, expresamos que el problema se suscitó cuando la compañía en la que prestamos funciones desde hace tiempo fletó un avión a la compañía extranjera Spanair. Se realizó un "fletamento húmedo", que consiste en que la compañía extranjera proporcione además del avión --que tiene matrícula extranjera-- la tripulación y toda la conducción técnica del vuelo. Los pilotos que volamos durante 12 años en la línea a España nos quedamos sin poder ejercer esa función. No quedamos sin trabajo porque nos recalificamos en los aviones más chicos de la compañía, efectuando los vuelos de cabotaje.

Como manifestamos la primera vez que vinimos, el contrato de

fletamento fue autorizado por la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay, con base en tres artículos de los que entregaré una copia a los señores Senadores.

Me voy a referir al Código Aeronáutico y, específicamente, a las disposiciones relativas a la matrícula de aeronave.

El artículo 30 dice: "Las aeronaves de empresas nacionales deberán tener matrícula uruguaya. Sin embargo, excepcionalmente, a fin de asegurar la prestación de los servicios o por razones de conveniencia nacional, la autoridad aeronáutica podrá permitir la utilización de aeronaves con matrícula extranjera". Los argumentos de PLUNA se basaron en que para poder continuar con la prestación de los servicios se concebía por un término de seis meses --desde setiembre de 1992 hasta abril de este año-- la contratación de la empresa española Spanair para poder cumplir con la línea a Madrid.

Para que la aviación civil autorizara ese contrato, PLUNA se basó también en el artículo 32 que expresa: "El personal de las empresas nacionales de aeronavegación deberá estar compuesto en su totalidad por ciudadanos uruguayos. En los comienzos de la explotación o por razones técnicas, la autoridad aeronáutica podrá autorizar excepcionalmente un porcentaje de extranjeros, por un lapso de tiempo que no excederá de dos años, estableciéndose un procedimiento gradual y progresivo de reemplazo del personal extranjero por personal uruguayo.".

Esas son las disposiciones por las que se viabiliza la contratación del avión con personal extranjero. Los señores senadores se preguntarán por qué después de haber concurrido aquí el año pasado recién damos señales de vida ahora. Lo que ocurrió fue que --aunque a largo plazo y teniendo en cuenta que la temporada fue muy buena para

nosotros, tuvimos mucho trabajo y nos vimos abocados prácticamente a volar todo el tiempo--, mediante tratativas con la Dirección de PLUNA logramos que seis de nuestros pilotos se calificaran en el avión 767.

Entonces, recién a fines de febrero estuvimos en condiciones de contrarrestar los artículos, porque PLUNA en ese momento tenía personal calificado. Nuestra idea era calificar gente para que cuando se venciera el contrato --en el mes de abril-- los artículos no fueran válidos, ya que PLUNA contaría con personal calificado. Sin embargo, el contrato se renovó por otros seis meses --desde abril hasta octubre de este año-- y nosotros, ante esa medida, comenzamos una acción legal presentando denuncias de la situación ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, PLUNA, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Senado y también la autoridad aeronáutica extranjera, porque se han violado algunos artículos relacionados con los convenios bilaterales, especialmente con Brasil. No se respetaron los protocolos que señalan que los pilotos de las líneas aéreas que representa cada país deben ser ciudadanos naturales. En Brasil aún no hemos hecho ninguna denuncia, pero hicimos contactos a nivel de la Aeronáutica Civil brasilera.

Esta es la historia de lo que nos ha ocurrido y cómo lo hemos encarado. Repito que hemos esperado hasta ahora para venir a hablar con los miembros de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, porque recién en febrero de este año tuvimos personal calificado y nos encontramos con que todos los artículos en que PLUNA se basó para otorgar la viabilidad del contrato del vuelo 767 ya no eran aplicables Es decir que la renovación del contrato que hizo PLUNA, a nuestro entender, estaría fuera de la Ley.

En el punto 1) del memorándum se habla de contrato de fletamento, modalidad por la que se puede conseguir un avión para una compañía aérea, cuando ésta no dispone de uno para continuar cumpliendo con la línea. Este tipo de contrato es el que está vigente hoy en día y permite a la empresa Spanair volar con tripulación extranjera las líneas que le corresponden a PLUNA; estos son vuelos especiales y su permiso de salida corresponde al país de origen.

El punto 2) corresponde al contrato de prórroga que fue suscrito dos meses antes del vencimiento del original. Queremos destacar que fue firmado en febrero, siendo que su vencimiento recién era en abril; por lo tanto, es ilegal, considerando que el ente contaba con pilotos totalmente habilitados para volar el avión. El Código Aeronáutico establece que una de las razones por la que se permite hacer uso de empresas extranjeras es porque no existe personal calificado. Esto no es así, ya que al momento de la renovación del contrato sí lo había. Otro de los argumentos de ilegalidad tiene que ver con la matrícula del avión, porque se permite el uso de una matrícula extranjera cuando, por razones de servicio, no se puede cortar la línea y no hay otro avión disponible. A nuestro juicio, la urgencia no era tal, porque habían transcurrido seis meses, o sea, el tiempo suficiente como para que PLUNA pudiera firmar un contrato de fletamento en lugar de arrendar un avión, en el que la tripulación fuera totalmente uruguaya. Además en ese momento se disponía de un 707 que estaba en orden de vuelo, permitiendo la continuidad de la línea.

SEÑOR SUAREZ.- Deseo acotar que en cuanto al contrato de prórroga, el Directorio admite la posibilidad de no contar con pilotos. El convenio

se realizó al margen de las Gerencias de Economía y Finanzas y de Operaciones de PLUNA, quedando su decisión sólo a cargo del Directorio, con su asesor jurídico, y de las Gerencias Comercial y General. Una vez firmado dicho convenio, se encontraron ante problemas insalvables como, por ejemplo, que la matrícula es española y los españoles no convalidan las licencias de piloto. A fin de lavar la cara legal de este acuerdo, se ofreció a los pilotos ir en el avión en carácter de tercer tripulante o de tripulante extra, condición que no es la específica a nuestra función de comandante o primer oficial. Ante la imposibilidad de convalidar la licencia, asimismo, se nos dió posibilidad de asistir a un curso que permite acceder a una licencia equivalente a la de piloto privado, es decir, rendir ocho exámenes en España y dar prueba en un avión monomotor en la Universidad de Salamanca, para obtener un "brevet" para piloto de segunda categoría, que no habilita a que podamos tripular ese avión como titulares. O sea que se prescindió del área operativa, y cuando se le quiso dar injerencia resultó que no podían hacerlo, porque los pilotos uruguayos no pueden tripular el avión como titulares aun teniendo el curso hecho. Lo que se hizo, en resumen, fue viabilizar el convenio en una situación que entendemos es irregular, ya que no le brindamos al ente la función específica para la que fuimos contratados.

SEÑOR SORRENTI.- El punto 3), relativo a la licitación pública, viola la Ley Nº 15.903. PLUNA contestó a nuestro planteo que no licita desde hace más de 15 años, ya que todos los contratos relacionados con el uso de aeronaves se han realizado sin utilizar ese procedimiento.

Pensamos que si en todo este tiempo no se consideró una licitación

pública y en este caso había muchos ofrecimientos del mismo tipo de avión y en distintas condiciones, por lo menos en una segunda instancia se la debería haber tenido en cuenta. Creemos que se debió estudiar la posibilidad de firmar un contrato mejor que el efectuado con Spanair, antes de la renovación.

SEÑOR BOUZAS.- Quisiera saber si había hecho ofertas de otras empresas aéreas con aviones de las mismas características.

SEÑOR SORRENTI.- Sabemos que a PLUNA le han llegado muchas ofertas de distintos tipos de avión en los últimos años y que sería conveniente cambiar sus aeronaves para hacer los vuelos a Madrid. Inclusive, recibió ofrecimientos que fueron desestimados como el del "boing " 767. Asimismo, nos contactamos con reconocidas empresas internacionales de navegación aérea que tienen servicio de alquiler de aviones. A modo de ejemplo, la International Leasing Finance Corporation, en un télex, nos agradece el fax enviado y manifiesta que ha visitado PLUNA en varias ocasiones para ofrecer su avión 767. La última vez que concurrió fue precisamente el año pasado, antes de firmarse el convenio, pero PLUNA no tuvo en cuenta la oferta; la mencionada empresa envió el monto del alquiler actual de sus aeronaves. Como se sabe, en el contrato de referencia se establece que PLUNA no alquila un avión en su totalidad, sino que solamente lo usa alrededor de nueve días en el mes.

Por otra parte, de los 280 asientos que tiene el avión, PLUNA sólo puede comercializar 180. Además el precio que está pagando por concepto de alquiler es el mismo que debería pagar en otros lugares por todos los asientos de un avión, durante un mes entero. En este sentido, entendemos que si PLUNA hubiera solicitado una licitación internacional para alquilar el mismo tipo de avión, podría haber hecho un contrato por la misma cantidad de dinero y en condiciones mucho más favorables para el Ente.

SEÑOR SUAREZ.-Somos conscientes del momento especial que está viviendo PLUNA, ya que todavía no está definido si se va a privatizar o si se va a transformar en una empresa de economía mixta. Por lo tanto, se están cerrando las posibilidades para concretar varios negocios. Pero aún así, entendemos que el convenio que se hizo con Spanair se podría haber hecho con cualquier otra empresa.

El avión "767" está subutilizado en su capacidad de horas de vuelo e incluso la competencia lo comparte con PLUNA, tratándose de líneas de esta compañía. Si le planteamos este problema a cualquier gerente de determina empresa de Montevideo, seguramente nos dará más de una solución. Esto es lo que cuestionamos por encima de todas las cosas.

Asimismo,debemos decir que en la órbita pública estamos perdiendo fuentes de trabajo. Nos preguntamos qué será de nosotros si en el día de mañana esta modalidad de trabajo es aceptada en la esfera privada. Seguramente, nos quedaremos sin trabajo. Al respecto, podría suceder que alguna empresa quiera contratar los "M 87" de Spanair teniendo en cuenta que quedan ociosos en la baja temporada de España,

25x

que coincide con nuestra temporada alta.

En contraposición con la opinión del Directorio de PLUNA, pensamos que este servicio no da ganancias. De esta manera, le estamos abriendo las puertas al mercado brasileño otorgándole la posibilidad de costearle todos los gastos y, además, con la alternativa de que puedan vender 100 pasajes de Viajes Marsans. En temporada baja no sabemos si estos pasajes son de PLUNA o de Viajes Marsans.

En definitiva, la Gerencia de Economía y Finanzas de PLUNA no tendría conocimiento del convenio, cuando teóricamente es el representante del Tribunal de Cuentas del Ente. Según esta micro administración, este servicio estaría dando ganancias, y ojalá sea así. Pero si, por el contrario, es deficitario, estaríamos cediendo nuestro mercado y viabilizando un negocio para la empresa española Spanair, sabiendo que todas las charteras están pasando por un mal momento en ese país.

A raíz de este problema, podríamos negarnos a volar a Madrid, perdiendo nuestra fuente de trabajo, pero nos preguntamos si se estaría inviabilizando el resto de los vuelos de PLUNA. No hay duda de que la temporada de verano fue muy buena. Tanto es así que se estima que sus recaudaciones oscilan entre U$S 7:000.000 y U$S 10:000.000. Entonces,¿todo esto sirve para sustentar la operación con Spanair y para que dentro de 2 o 3 meses se declare en la prensa que PLUNA es deficitaria?

Sabemos que PLUNA está comprometida por contrato durante 4 o 5 meses más y según su cláusula final su incumplimiento se dirimirá en las cortes españolas. Pero no entendemos esta modalidad de renovar una y otra vez el contrato con Spanair, sin estudiar otras posibilidades. Ya han pasado seis

meses, por lo que deberíamos estar abocados a otra opción, aun dentro de la situación indefinida a que se enfrenta PLUNA.

Estamos particularmente preocupados porque debemos defender nuestro derecho a volar nuestras aeronaves en momentos en que todavía pertenecemos al sector público.

SEÑOR SORRENTI.- En el diario "La República" del día lunes, el Director de PLUNA mencionó que todavía está en negociaciones el cambio del Ente a empresa mixta. En el mes de agosto se van a abrir nuevamente los pliegos y en octubre se estaría entregrando la compañía a los nuevos dueños o a los que compartan las acciones con el Gobierno. Entendemos que ello no es tan así porque el hecho de pasar de una compañía a otra insume un trámite muy lento. Por lo tanto, tenemos miedo de que las negociaciones no se lleven a cabo el 31 de octubre y que, por lo tanto, se vuelva a renovar el contrato con Spanair En este sentido, creo que PLUNA debería buscar otra salida --si no se concretase esta instancia en el tiempo previsto-- a fin de no posibilitar la entrada de otras compañías extranjeras.

Con respecto al punto 3 según nos ha manifestado el abogado de PLUNA, prácticamente no se utiliza más la licitación pública. Sin embargo, creemos que esta empresa debería intentar derogar la ley por otra más acorde a las necesidades de una compañía. Pensamos que si en 15 años no se aplicó la ley, el Ente debería haber previsto otro mecanismo más elástico para un negocio tan cambiante como es el de la aeronáutica.

También quiero decir que como consecuencia de los

vuelos de Spanair en la frecuencia Río de Janeiro-Montevideo y Montevideo-Madrid, disminuyeron los regionales y, por lo tanto, perdimos también horas de vuelo.

El punto 4 se refiere al Código Aeronáutico. La Asociación de Pilotos solicita que se revea el referido Código y la posibilidad de que los pilotos extranjeros no puedan volar con tanta facilidad en el Uruguay. Según la mayoría de los Códigos de los demás países, es casi imposible que un uruguayo pueda volar en el extranjero. Por ejemplo, tal como lo expresó el Comandante Suárez, para volar en Spanair nos exigen cursar prácticamente toda la carrera nuevamente y rendir exámenes que ya hemos aprobado en VARIG; y aun así lograríamos autorización para volar como copilotos, cuando todos tenemos más de 10 años ejerciendo la comandancia. En ese sentido, nos gustaría que las leyes uruguayas nos protejan. Para ello, habría que derogar la ley y actualizarla de acuerdo con los Códigos de otros países. De esta forma, evitaríamos que, en caso de privatizar el Ente, la empresa que lo compre utilice aviones con matrícula y pilotos extranjeros. Esto sería posible si en los artículos 30, 32 y 33 del Código se permita el ingreso de pilotos extranjeros en carácter de instructores y por un período menor a dos años.

Actualmente, cualquier comandante con experiencia hace un curso en dos meses y ya está en condiciones de volar.

Ese es un anhelo de todos los pilotos civiles del Uruguay que ven en esto --y más ahora que se avecina el período de las privatizaciones-- una espada de Damocles para nuestra fuente de trabajo.

Pasaríamos ahora a analizar el punto número 5, en el cual se hace referencia a la Ley Nº 13.741. El Convenio de Brasil --del que vamos a dejarles una fotocopia-- dice en el numeral 2º de su Protocolo de Firmas que son aspiraciones de ambas partes contratantes --por Brasil y Uruguay-- que sus aviaciones comerciales, además de pertenecerles íntegramente, exploten aeronaves tripuladas por sus nacionales, etcétera. Es decir que protege el derecho de cada ciudadano a trabajar exclusivamente en su línea aérea. Al respecto, se han hecho comentarios en el sentido de que hemos denunciado eso en Brasil. Nosotros no hemos presentado todavía ninguna denuncia en ese país porque pretendemos que las conversaciones con PLUNA prosigan y que las soluciones se alcancen en nuestro Estado, no en el extranjero. Sí, hemos mantenido contactos con autoridades de Aeronáutica Civil Brasileña a los efectos de saber si el Protocolo de Firmas comienza a regir. Sabemos que la autoridad brasileña ha consultado a PLUNA si en la línea Madrid los pilotos

uruguayos están volando. Pero reitero que no hemos presentado denuncia alguna. Sin embargo, el hecho existe. En la actualidad, PLUNA no está cumpliendo con uno de los convenios bilaterales firmados con Brasil al no incluir a los pilotos uruguayos en esas líneas.

En la renovación del contrato que se firmó en abril, PLUNA prevé la posibilidad de incorporar a uno de los pilotos en calidad de instructor, en cuyo caso sí se estaría cumpliendo el convenio. Hasta ahora no hemos estado en los aviones, ni queremos estarlo porque, como lo dijo recién el señor Comandante, para que nos encontremos allí, debemos rendir nuevamente todos los exámenes. Además, no estaríamos en calidad de Comandante, sino que, al tratarse de un fletamento, la comandancia del avión estaría a cargo de Spanair. Si la compañía es nuestra y nosotros somos comandantes formados en el Uruguay, el deber de ejercer esa función en la línea aérea de Uruguay --lo que hemos hecho por más de doce años-- es nuestro.

Ingresaríamos ahora al tratamiento del sexto punto referente a los derechos de tráfico concedidos a Uruguay. Spanair es la explotadora y PLUNA sólo dispone de asientos y de bodega.

En algunos entredichos que tuvimos con miembros del Directorio de PLUNA, dijimos que ésta dejó de ser una línea aérea para pasar a ser una agencia de viajes, porque vendemos pasajes para que

otros realicen el transporte. Pero aquí hay algo más grave aún. Se está concediendo a una compañía extranjera --Spanair-- los derechos de tráfico que son del Uruguay. Decimos que eso es ilegal y que se debería rever la autorización que otorgó la Aeronáutica Civil. Consideramos que a pesar de haber sido autorizada, no se puede permitir que una compañía extranjera posea los derechos de tráfico uruguayos.

SEÑOR SUAREZ.- Deseo ampliar lo expresado anteriormente diciendo que nuestro caso es peor que el de una agencia de viajes, porque en éstas se trabaja a comisión de los pasajes que se venden, sin riesgo de pagar mensual y puntualmente una cantidad equis por concepto de arrendamiento. Aquí también hay temporada baja y hay que hacer frente a los U$S 70.000, según el convenio por vuelo, y a los U$S 630.000 que corresponden por concepto del arrendamiento de la aeronave. Reitero que si se tratara de una agencia de viajes, venderíamos 182 pasajes, el transporte lo realizaría otra compañía, pero, por lo menos, cobraríamos una comisión. Sin embargo, en este caso, estamos haciendo frente al fletamento del avión.

SEÑOR BOUZAS.- De acuerdo con lo que el señor Suárez ha expresado, PLUNA tiene derecho a 182 asientos en el avión, a cambio de lo cual debe hacerse cargo de los gastos de fletamento. ¿Qué implican dichos gastos?

SEÑOR SUAREZ.- Los gastos son altos. Como habíamos dicho anteriormente, estarían muy cerca de lo que PLUNA podría arrendar, no fletar, utilizando la capacidad total del avión en horas de vuelo y en pasajeros. El piso de U$S 630.000 de arrendamiento por 182 lugares 9 veces a la semana hace que la tarifa base sea muy alta, al igual que el índice de ocupación de esos lugares. A eso me refiero. Estamos muy cerca del piso de la tarifa con la ocupación. Tenemos que ocupar el avión y vender los asientos a buen precio. ¿Y que estamos viabilizando? Debemos tener en cuenta que, luego, la empresa SPANAIR dispone de 100 lugares. Por otra parte el arrendamiento del avión está prácticamente pago y sin embargo, PLUNA debe abonar el combustible, brindar sus derechos de tráfico y hacerse cargo totalmente del tramo Río de Janeiro-Montevideo. Quiere decir que PLUNA paga por concepto de arrendamiento, entre Montevideo y Río de Janeiro, la totalidad del avión; en este caso, no lo comparte, todos los pasajeros son suyos. Pero, entonces, surge otro problema, el de mercado. ¡Ojalá tuviéramos mercado para transportar 282 pasajeros a Río de Janeiro! Pero no lo tenemos. Potencialmente, explotando el avión en un 100%, estamos muy cerca de cubrir los costos. Entonces, PLUNA no está volando, por más que esto se sostenga, punto en el cual mantenemos diferencia de opiniones con miembros del Directorio o con el Gerente Comercial. El que lo está haciendo es un avión de matrícula española, que transporta a pasajeros que, a su vez,

están accediendo a nuestro mercado a través de nuestra bandera. Nosotros podemos impugnar ese convenio aduciendo que no se están cumpliendo determinadas normas que amparan, en este caso, los derechos de los pilotos. Y cuando se habla --porque se lo ha hecho-- de traición a la patria por haber realizado una gestión en Brasil para tratar, justamente, de que el convenio no tenga viabilidad, me pregunto quién defiende la fuente de trabajo de los pilotos uruguayos si no lo hace PLUNA, que es la empresa de bandera nacional.

Esa es la premisa y por eso venimos aquí a reclamar que se protejan nuestros derechos, lo que la propia empresa ni siquiera se planteó en el momento de suscribir el convenio. Si esto se hubiera planteado antes de su firma a la Gerencia de Operaciones, en el ámbito general de la empresa, el acuerdo, tal vez no se habría concretado, o se habría previsto alguna cláusula que obligara a SPANAIR a autorizar el vuelo de los pilotos de PLUNA. No obstante, no hay ninguna cláusula al respecto.

Deben solucionarse los problemas contractuales y de licencia. Y no es así. Tenemos licencias de vuelo que están homologadas por base y en condiciones de ser convalidadas en cualquier país del mundo, como lo hace la Dirección de aeronáutica uruguaya y como acaba de suceder en mi caso por parte de la Dirección Aeronáutica Argentina, en razón de una misión de servicio que por PLUNA acabo de realizar en LAPA.

oportunidad en que se me otorgó la licencia de ese país, simplemente por el hecho de ser Comandante de un avión 737 de PLUNA.

Entonces, me pregunto si recién ahora nos enteramos que España no hacía esto. Además, ¿cuáles son las gestiones que se han realizado al más alto nivel? Creo que si bien el Convenio nunca fue viable, en su momento ese aspecto no fue tenido en cuenta. Aunque a nosotros se nos dijo que íbamos a volar, el tiempo fue pasando y, en base a presiones, sólo conseguimos realizar el curso en Río de Janeiro.

SEÑOR SORRENTI.- El numeral c) de la renovación del contrato --del que dejaremos una copia-- dice que la tripulación técnica estará compuesta por tres pilotos, de los que PLUNA podrá designar uno, una vez que obtenga la licencia y habilitaciones correspondientes emitidas por la Dirección General de Aviación Civil Española y, en caso de que no se obtengan dichas licencias y habilitaciones, Spanair decidirá si se opera con dos o tres pilotos, según los requerimientos técnicos.

En lo que tiene que ver con el precio, cada rotación Madrid-Montevideo, Montevideo-Madrid costará U$S 74.126, sin tener en cuenta el combustible, la comida, ni los permisos de aterrizaje, etcétera. En caso de que la tripulación técnica sea en su totalidad de Spanair --ellos saben que será así, ya que no nos darán la licencia-- el precio es de U$S 77.226, o sea, U$S 3.000 más que en el caso anterior. Quiere decir, entonces, que el hecho de que no haya un piloto nuestro

en el avión de Spanair significa U$S 3.000 por vuelo, lo que hace un total de U$S 300.000 al año. Realmente me extraña que no se plantee ningún problema por esto, cuando todos recordamos el conflicto que se generó por las partidas que necesitaba la Universidad de la República.

SEÑOR SUAREZ.- Debe tenerse en cuenta que si hablamos de la tripulación técnica total, la cifra ascendería a más de U$S 1:000.000 durante todo el Convenio.

SEÑOR SORRENTI.- En esta renovación del contrato que hoy está vigente, se preveía que uno de nosotros integrara la tripulación luego de realizar, prácticamente, todo el curso de piloto nuevamente.

Recuerdo que un Gerente de PLUNA dijo que los Comandantes de Spanair eran de primera clase. Creo que esta compañía no es la principal. por ejemplo, los pilotos de Iberi sí pueden ser de primera clase. Además, nosotros estamos volando desde hace mucho tiempo y no hemos tenido ningún accidente. Por otra parte, hemos hecho cursos en diferentes partes del mundo y, si bien ellos pueden ser de primera clase, nosotros también lo somos. Es de destacar que el Comandante que hizo un vuelo con ellos, tenía 8.000 horas de vuelo, y yo tengo 10.000. Considero que el profesional uruguayo ha demostrado ser capaz, a pesar de encontrarse en un medio subdesarrollado. No es posible que nos traten como si fuéramos principiantes.

En lo que se refiere a la Dirección General de Aviación Civil, la contestación de PLUNA dice que aquélla la autorizó a utilizar tripulantes extranjeros, por lo que no existe ilicitud y agrega que los pilotos deberían reclamarle a dicha Dirección.

Pensamos que sería importante que el Senado se pusiera en contacto con la Dirección General de Aviación Civil a los efectos de establecer si este Convenio está dentro de la legalidad. Nosotros consideramos que aunque en una primera instancia el contrato fue legal, una vez que hubo pilotos calificados, se nos comenzaron a generar algunas dudas. Las leyes actuales dicen que puede haber pilotos extranjeros por un máximo de dos años, previéndose que paulatinamente se incorporaron tripulaciones uruguayas. Los entendidos en la materia nos expresaron que la intención era que en el primer año, el 50% de los pilotos fuesen uruguayos y, en dos años, se llegara al 100%. Sin embargo, ha transcurrido un año y no se ha incorporado ni un solo piloto uruguayo.

Cabe advertir que hemos realizado las averiguaciones pertinentes ante la Dirección General de Aviación Civil a los efectos de conocer el motivo por el que se renovó el contrato. Reitero que sería interesante que el propia Senado de la República se preocupara del tema.

SEÑOR SUAREZ.- Ha trascendido una versión según la cual los pilotos de PLUNA no queremos volar en aviones de Spanair y que, incluso, nos negábamos a hacer el simulador,

lo que no correcto. Los seis Comandates están habilitados para volar el avión de Spanair, según una calificación realizada en Varig. La licencia le fue otorgada en Brasil luego de un examen tomado por un Inspector de aquel país y uno de la Dirección General de Aviación Civil uruguaya. La compañía ni siquiera nos está ofreciendo formar una tripulación, sino que quiere que estos seis Comandantes que vayan a España, se sienten en un aula, cursen las ocho materias teóricas que determinen los instructores españores, y luego vuelen un avión monomotor, haciendo el básico de lo que es la función de piloto. Debemos tener en cuenta que se trata de Comandantes que han volado DC8, 707 y 737 con total suceso. Una vez logrado un brevet comercial de segunda, uno de ellos --siempre y cuando el Comandante de Spanair lo permita-- accederá a la cabina. Esto es absolutamente peyorativo e inaceptable, ya que nosotros tenemos calificación de Comandante como para pasar a integrar la tripulación técnica del avión.

SEÑOR SORRENTI.- En relación con el punto llamado extranjerización de fuentes de trabajo, debo decir que no nos gusta mucho el término porque aparece como algo gremial. Vuelvo a decir que no nos quedamos sin trabajo, pero hemos perdido fuentes laborales en un momento en el que, como los señores senadores saben, en ninguna parte del mundo el campo aeronáutico está siendo fructífero. En Uruguay han cerrado varias compañías cargueras como AeroUruguay

y Aerosud. Es decir que hay pilotos uruguayos sin trabajo y, al mismo tiempo, estamos permitiendo que vuelen pilotos extranjeros.

Por otro lado, es sabido que existen conversaciones para que se haga la línea a Miami en la misma forma que se está haciendo la que va a España.

Eso fue muy comentado y, por una razón u otra, PLUNA nunca pudo ir a Miami, quizás porque no tuvo material como para hacerlo. Aparentemente, ahora se están realizando gestiones para que PLUNA llegue con Spanair a Miami. También se dijo que si es necesario algún otro avión para cabotaje en temporada alta, se podrían traer aviones de Spanair de menor porte para volar aquí. Pensamos que si no se pone un freno a tiempo, el problema se va a agudizar, y no sólo habrá conflictos en la línea a España, sino también en la que irá a Miami. Si PLUNA habilita la línea a Miami, todos los pilotos que perdieron su trabajo podrían ingresar al Ente y trabajar dentro del Uruguay, sin necesidad de terminar volando en Singapur o en otro lugar.

Si bien estamos trat ..do de dar a conocer que se han perdido fuentes de trabajo, todavía existe el peligro de que puedan perderse otras, porque el hecho de que en una nueva línea no se tomen pilotos uruguayos constituye también una forma de perder fuentes de trabajo.

SEÑOR SUAREZ.- Me parece importante lo que se acaba de señalar con respecto a las fuentes de trabajo, como también el hecho de activar los mecanismos que posea el Estado a los efectos de realizar un control de gestión efectivo en los Entes.

Lamentablemente, PLUNA ha sido el mártir de la política de privatización de los diferentes gobiernos. Durante el Gobierno anterior, PLUNA estaba en el primer lugar entre los Entes a privatizar, aunque nosotros negábamos esa posibilidad puesto que considerábamos que era viable aun en la esfera pública. También para este Gobierno PLUNA era el primer Ente que debía ser privatizado. Pero luego del referéndum sobre la Ley de Empresas Públicas resulta que las ofertas no son muy interesantes desde el punto de vista político.

En consecuencia, continuamos en una situación indefinida, lo que se presta para que PLUNA, en la urgencia, adopte medidas no muy meditadas y no se active ningún mecanismo de control de gestión para mejorar algunos aspectos. En definitiva, es con esa esperanza que acudimos al Parlamento, es decir, para lograr mejoras que beneficien a todos los funcionarios de PLUNA y no solamente a los pilotos. Nuestro país no puede darse el lujo de perder la fuente de trabajo de 1.000 familias. Aclaro que los pilotos no somos los más perjudicados porque afortunadamente podemos volar en Argentina o en Chile. De todas formas, la fuente de trabajo es fundamental, pero va unida a una racionalización de la empresa y a un control de gestión efectivo, de manera de ganar credibilidad.

SEÑOR SORRENTI.- Deberíamos considear ahora en numeral 9, que refiere a los resultados económico-financieros obtenidos con Spanair. En ese sentido, es importante tener en cuenta cuánto influye el costo de un piloto.

Me llama mucho la atención que el negocio con Spanair fuera tratado por la Gerencia Comercial de PLUNA, pero en ningún momento por la Contaduría, tal como lo confirmó el propio Contador General, que es quien se encarga del presupuesto de la empresa. Sin embargo, él no estuvo en el negocio. Cuando le preguntamos sobre los resultados económicos del negocio, contestó que, en función de los estudios existentes, la gestión era deficitaria por cuanto no se alcanzaba a cubrir los costos. El dijo que según la Gerencia Comercial los costos superan los U$S 800.000. Nos preguntamos por qué tiene que contestar Gerencia Comercial una pregunta que está directamente relacionada con

la Contaduría General. ¿Por qué el Contador General de PLUNA no ha tenido injerencia en el asunto? Cabe señalar que en un programa radial, el Director de PLUNA dijo que la tarea del Contador consistía sólo en pagar los sueldos. Por el contrario, pensamos que si se desea conocer con claridad las cifras manejadas, es necesaria la actuación del Contador de la empresa y no de quienes trabajan en la parte comercial, ya que estos deben ocuparse por llenar los aviones. De la misma manera, Contaduría debe determinar las ganancias o las pérdidas, los pilotos deben manejar los aviones y los mecánicos repararlos. En rasgos generales, de esa forma funciona una línea aérea.

Esta pregunta referente a los resultados económicos que radio "El Espectador" le formuló al Director de PLUNA y que él no contestó, es la misma que nosotros hacemos. También nos preocupa el costo que ocasiona la falta de pilotos en la operación con Spanair.

SEÑOR SUAREZ.- Creo que actualmente el convenio con Spanair está por encima del hecho de que volemos un avión o que podamos acceder a volarlo. Como dije anteriormente, nos interesa muchísimo la viabilidad de PLUNA en esta etapa de supervivencia hasta que encontremos el marco correspondiente. La temporada fue muy buena y se recaudó mucho dinero, pero es muy probable que dentro de unos meses comiencen a circular nuevamente rumores de toda índole con respecto a PLUNA. Nosotros hacemos los mayores esfuerzos por viabilizar la empresa --muchos nos dicen por qué, ya que somos pilotos, no nos limitamos a volar-- y hemos preferido interiorizarnos sobre su funcionamiento, para tratar de racionalizar PLUNA entre todos, porque sentimos que se nos está moviendo el piso. Estamos convencidos de que el convenio con Spanair no

está dando beneficios y, lamentablemente, no hay números que demuestren lo contrario. Se suman y se restan gastos directos, pero todo el dinero sale de la PLUNA grande, de la cual depende toda la infraestructura y que es quien deberá soportar las pérdidas, porque es ella quien nos está pagando los sueldos a todos los empleados y no el convenio con Spanair. Como dijimos antes, el convenio con Spanair es algo así como un satélite que se maneja a nivel de la Gerencia Comercial, un señor que no sabemos si es contador, un represenante de la Gerencia de Operaciones --que no depende de ella-- y el Directorio, con su Gerente General.

SEÑOR SORRENTI.- El último punto a tratar refiere a las denominadas propuestas con otras compañías.

Aquí debemos tocar nuevamente el tema de Spanair y preguntarnos por qué ella y no otra, cuando PLUNA ha tenido muchísimas ofertas de empresas que realizan el mismo procedimiento que nosotros, dado que comienzan por tomar contacto con la Gerencia Comercial de Boeing, de la cual PLUNA --y todo el Uruguay-- es cliente. Debo decir que la Gerencia Comercial de dicha compañía nos proporcionó una extensa lista de las empresas que tienen disponibilidad de los aviones que necesitamos, de las cuales contactamos a dos que sólo se dedican al "leasing" de aviones: la POLARES y la ILFC, que son reconocidas internacionalmente.

Además, nos han hablado de otras líneas aéras como Lan Chile, que tienen disponibilidades de avión. De todas maneras, es muy fácil conseguir en el mercado internacional cotizaciones y no entendemos por qué no se estudiaron esas posibilidades entre las que podemos ubicar a Polaris y SAS.

Por otro lado, recordamos que unos meses antes de que se celebrara el contrato con Spanair --quizás un año antes-- la propia Boeing nos ofreció aviones 767, nos impartieron un curso de introducción que abarcaba todas las áreas operativas de un avión, resaltando las ventajas de su ofrecimiento y, sin embargo, esto fue rechazado. Poco tiempo después se alquila ese avión en otras condiciones y, nosotros como asociación --estamos agrupados con otras asociaciones como la de Varig y Lan Chile-- solicitamos información que fue contestada de inmediato a través de distintos fax y llamadas telefónicas. Evidentemente, hay material y es posible conseguir muy rápidamente un presupuesto de alquiler.

Quiere decir que PLUNA no tomó su decisión al principio, lo que implicaba el peligro del cierre de la línea y, por esa razón, se celebró el contrato con Spanair. Lo que nosotros pretendemos es que no se vuelva a cerrar la banda y si no sale la llamada economía mixta, se maneje otra opción. En este momento la aviación está en baja, hay disponibilidad de aviones en todas partes y es mucho más beneficioso hacer un contrato mediante el cual, pagando la misma cantidad de dinero,

PLUNA tiene una avión a su entera disposición. En este momento el alquiler del Polaris sale U$S 560.000 por mes, a lo que se agrega un costo de mantenimiento de U$S 432 por hora. Frente a esto calculamos que yendo dos veces por semana a Madrid, ida y vuelta, más un vuelo semanal a Miami --que no se está haciendo ahora-- tendríamos un costo de U$S 680.400 por mes, que es lo que está pagando PLUNA por alquilar el avión de Spanair. Repetimos que las posibilidades son muy numerosas y, lo que falta es la intención de encontrarlas.

En cuanto a la parte de propuestas vamos a dejar en poder de los miembros de la Comisión una fotocopia sobre planteos que le han llegado a PLUNA. En este punto desaría leer un informe de International Aviation, que durante un tiempo alquiló aviones a LAB, concretamente un Airbus. Dicho documento establece que hace poco tiempo otra empresa latinoamericana, Lloyd's Aero Boliviano estaba considerando las mismas opciones que tiene a estudio PLUNA. Nosotros queríamos saber si se estaba hablando de un Airbus o de un 767, porque son muy similares. LAB ya había operado por seis meses un Wet Lease --al igual que PLUNA, que durante seis meses utilizó un Airbus con tripulación extranjera-- total con Royal Air Jordanian y aunque el servicio era confiable, faltaba la completa participación de la empresa. LAB pudo seguir el mismo camino pero decidió que era más importante desarrollar su gente y ofrecer un servicio completamente boliviano.

Cuando tomó el Airbus A 310, no tenía tripulantes ni mecánicos certificados para ese tipo de avión y, por esa razón, con la ayuda de otra empresa, cliente de la que le había alquilado ese tipo de avión a LAB, la operación comenzó con soporte interino. Después de un mes y medio, tripulantes del Lloyd's Aero Boliviano operaban el avión y, tres meses más tarde mecánicos de LAB controlaban su mantenimiento. En este momento el servicio de LAB es un orgullo del país e incluso están pensando en un segundo Airbus A 310, así como el reemplazo de sus aviones de tecnología anterior.

Todo esto demuestra que en otras compañías, durante seis meses y en determinado momento, hicieron exactamente lo mismo; contrataron un avión con todo incluido. Sin perjucio de ello, es importante que después de transcurrido cierto plazo, el personal que atienda esos aviones, sea uruguayo. Personalmente me dolió muchísimo tener que hacer un primer vuelo como acompañante hablando con tono gallego cuando, en realidad, somos uruguayos. En otros países la bandera es más importante y no sabemos por qué aquí no se la considera de la misma manera.

SEÑOR SUAREZ.- Simplemente para hacer una referencia. Lloyd's Aero Boliviano declaró nula la convocatoria a empresas para hacer las privatizaciones porque solamente se presentó Iberia y, actualmente sigue perteneciendo al Estado. En este momento es una empresa que está pasando por un proceso muy similar al de PLUNA y, por esa razón creo que, sin desmerecer a nuestros hermanos bolivianos,

los uruguayos estamos quedando cada vez más atrás en materia aeronáutica. Este es otro toque de alerta que estamos dando y necesitaríamos ayuda para desarrollarnos un poco más porque tenemos capacidad para ello. Asimismo, los bolivianos --para seguir citando el mismo ejemplo-- han realizado ese convenio dentro del marco del Estado.

SEÑOR SORRENTI.- Cuando me refería al numeral octavo olvidé precisar algunos aspectos. Dentro de la extranjerización habíamos hablado de la posible realización de la línea a Miami y, además, nos hemos enterado que existe la posibilidad de extender la línea de Madrid a Tel Aviv. Esto se haría con un avión de Spanair, de menor costo, pero con permisos uruguayos. No obstante sólo las azafatas serían uruguayas, mientras que el resto del personal sería español. Creo que eso implicaría seguir entregando nuestras alas.

Hace muchos años, el señor Bauzá Araújo hizo un estudio sobre lo que significa la línea aérea y manifestó que cada vez que aterriza un avión de bandera uruguaya en otro país, está aterrizando todo el país, porque es una fuente de penetración económica, política, etcétera. En consecuencia, si vamos a tener la línea a Tel Aviv, que se utilice un avión de PLUNA.

Finalmente pedimos disculpas porque quizás no fuimos demasiado claros y si los señores senadores tienen preguntas, estamos dispuestos a contestarlas ahora o en el momento en que consideren oportuno.

SEÑOR BOUZAS.- Anteriormente el servicio a Madrid estaba cubierto por un Boeing 707 y, de acuerdo con las informaciones de prensa a las que tuve acceso, las autoridades españolas habían cuestionado el aterrizaje de ese avión en el Aeropuerto de Barajas porque provocaba determinados ruidos. Frente a esto y merced a una gestión realizada por el Gobierno uruguayo se había logrado una prórroga para seguir viajando con ese avión --repito que esto es lo que leí sobre el tema-- pero con la condición de que se le pusieran determinados filtros en los motores para evitar que hiciera ese ruido inconveniente, que no está permitido en Madrid.

Creo que ese avión 707 tampoco era propiedad de PLUNA sino que era arrendado y, quisiera saber si se tomaron o no esas mediadas.

SEÑOR SORRENTI.- Así es, PLUNA volaba con un 707 que inicialmente fue arrendado a Aerolíneas y, posteriormente fue comprado. Actualmente es propiedad de PLUNA.

Ha costado unos cuantos dólares ponerle el supresor de ruidos y hoy por hoy está en orden de vuelo. PLUNA siempre tuvo disponible ese avión. Cuando se efectuó el primer contrato con Spanair, éste estaba en mantenimiento, pero actualmente está en orden de vuelo. Evidentemente, es un avión viejo, que quizás no sea competitivo, pero es de PLUNA y está volando.

SEÑOR BOUZAS.- Según la información que se nos brindó, se trata de un avión muy pequeño y muy caro por el consumo de combustible.

Quisiera saber si al día de hoy, en las condiciones en que se encuentra ese avión, le está permitido bajar en Madrid.

SEÑOR SORRENTI.- Es cierto que es un avión viejo, pero no por ello no es seguro. Dentro de aeronáutica, está próximo a salir del hangar, luego de haberle reparado todo lo necesario. Si está programado para volar, es porque cumple con las normas de seguridad. A medida que el avión es más viejo, se es más exigente. Tal vez comercialmente no sea el más indicado, pero de todas maneras el avión está en línea de vuelo y luego de que PLUNA le puso el supresor de ruidos, se encuentra en condiciones de volar.

SEÑOR VILLANUEVA.- El avión a que nos referimos fue usado por Lan Chile en dos oportunidades para cubrir la línea Santiago-Tahití. La primera parte del vuelo fue hecha con tripulación chilena y la que se llevó a cabo durante el mes de noviembre se hizo con tripulación uruguaya. Con ese avión realizamos una serie de vuelos a Tahití y a Miami.

SEÑOR BOUZAS.- Me llama la atención, fundamentalmente, el hecho de que el avión que vuela actualmente a Madrid no tiene la figura de PLUNA, sino la de Spanair; incluso los colores son distintos.

Por otra parte --aunque no comparto la forma en que lo expresó el señor delegado--, me llama la atención que a la hora de darnos la bienvenida y desearnos que nuevamente estemos con ellos, nos lo digan no en uruguayo sino en español más que en gallego.

SEÑOR SORRENTI.- Realmente me dolió mucho porque nosotros inicialmente estábamos programados para volar. Mientras los pilotos nos reuníamos y nos poníamos de acuerdo --a veces es difícil juntarnos porque estamos todos dispersos-- se accedió a efectuar los primeros vuelos para mostrar algunos detalles porque estos pilotos nunca habían operado en Río.

Nosotros fuimos y realizamos los vuelos; el primero lo hizo quien habla, el segundo el Comandante Arrigoni y, posteriormente, se decidió no volar más. En el vuelo inaugural venía el Presidente , jactándose, porque antes presidía a Sabena y cuando nosotros comenzamos a volar en el Uruguay echaron a Sabena y a todas las charteras. El decía que lo habían echado pero ahora estaba jubiloso porque volvía con un contrato impresionante. No sabíamos que Spanair estaba prácticamente por devolver las unidades 767. Los pilotos comentaron que el contrato fue una salvación para ellos. Sin embargo, nosotros le estamos pagando a una compañía el costo del alquiler de un avión --los costos son iguales en Sudamérica y en Europa-- y al llegar a Madrid, ellos usan la unidad para viajar a Cancún, a Nueva York, etcétera. Es como si tuvieran un taxi y un señor lo usara nueve días al mes; con ello cubriría los gastos de todo el mes. Yo lo usaría el resto de los días para cuestiones personales. ¡Cómo no estar contento con esta situación!

Además de lo expuesto, Spanair le hace competencia a PLUNA por los pasajes que vende. Esto es realmente triste, porque de haber hecho las

cosas de otra manera hubiese sido beneficioso para todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más preguntas, declaro que la Comisión va a considerar todas las manifestaciones que hicieron quienes hoy nos visitan.

Agradecemos la presencia de los representantes de la Asociación de Pilotos del Uruguay y quedamos en comunicación.

SEÑOR SORRENTI.- Damos las gracias a los integrantes de esta Comisión por habernos dado la posibilidad de expresarnos. Quedamos a la espera y con muchas esperanzas de que se encuentre alguna solución a esta situación que para nosotros es un problema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Es la hora 13 y 1 minuto)